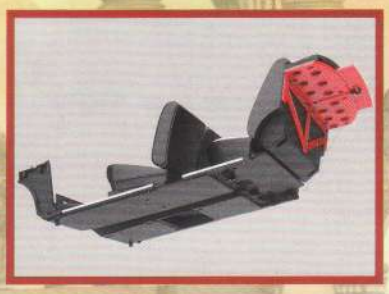
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 79

МНОГОЛИКАЯ «ЛАДА-110»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00079
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 79, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

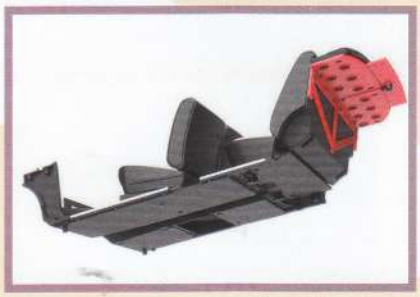
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 12.12.2019.
Дата выхода в свет: 05.03.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 (слева) © Raf24/Wikimedia commons, (справа) © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС; 7 (вверху слева) © akg-images, (вверху справа) © Maksim Sidorov/Wikimedia commons, (в середине) © ShinePhantom/Wikimedia commons, (внизу) © РИА Новости; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Morio/Wikimedia commons; 9 (вверху) © Panhard/Wikimedia commons, (внизу) © Zandcee/Wikimedia commons; 10 (вверху) © Imperial War Museums/Wikimedia commons, (внизу) © Charles01/Wikimedia commons; 11 (вверху, внизу слева) © Imperial War Museums/Wikimedia commons, (внизу справа) © Alf van Beem/Wikimedia commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Монтаж рамки задней перегородки

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Многоликая «Лада-110»

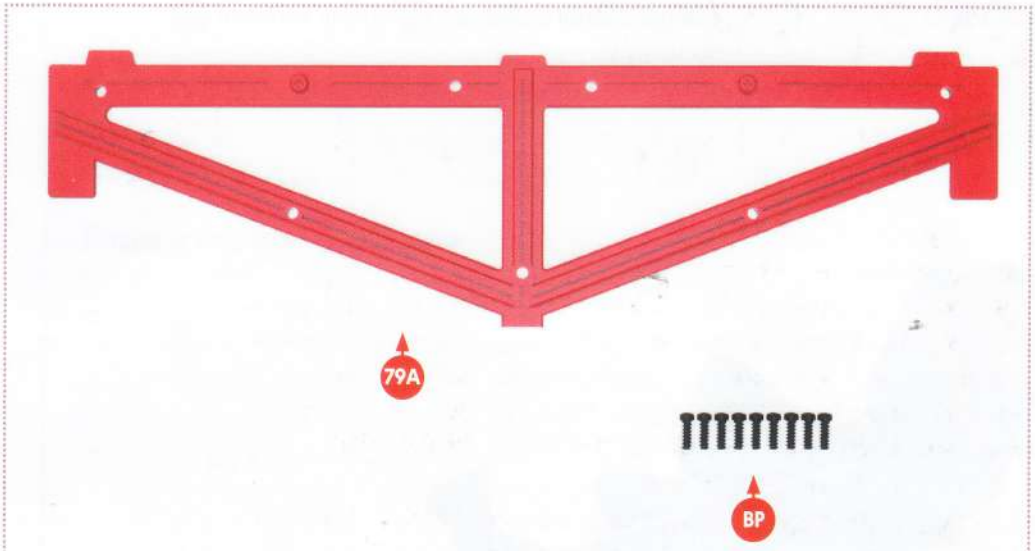
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Британский грузовик «Бедфорд»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Монтаж рамки задней перегородки

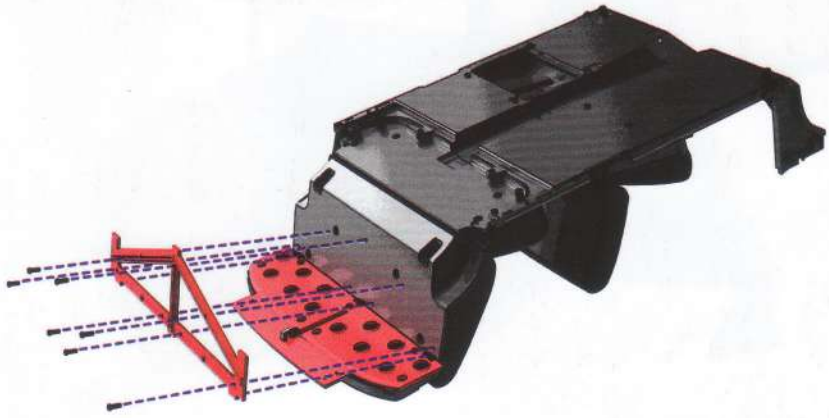
Используя полученные с этим номером детали, закрепите рамку задней перегородки на вашей модели ВАЗ-2101.



79A Рамка задней перегородки

BP Винт М1,7 × 5,0 мм (9 шт.)

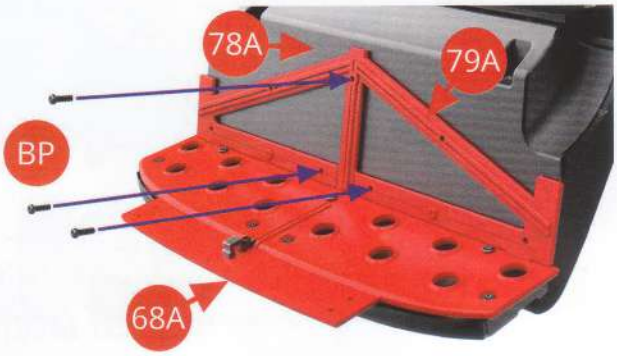
Схема сборки



1

Вставьте рамку задней перегородки 79A тремя выступами в пазы между полкой задка 68A и стенкой спинки заднего сиденья 78A.

2



Закрепите рамку задней перегородки 79A на стенке спинки заднего сиденья 78A тремя винтами BP по центру.

3

Закрепите рамку задней перегородки 79A на стенке спинки заднего сиденья 78A двумя винтами BP с левой стороны.

4

Закрепите рамку задней перегородки 79A на стенке спинки заднего сиденья 78A двумя винтами BP с правой стороны.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Многоликая «Лада-110»

Помимо массовых серийных модификаций, отличавшихся друг от друга в основном типом и мощностью двигателя, существовало и несколько достаточно редких версий автомобилей десятого семейства.

Автомобиль «Лада-110» в Варшаве. 2014 год.

Причиной появления необычных версий «десятки», скорее всего, было желание разнообразить по-советски крайне скудный модельный ряд, привлекая в ряды покупателей любителей чего-то необычного.

Самая мощная «десятка»

В 1996 году появилась на свет самая мощная модификация «десятки», оснащенная 150-сильным мотором, – ВАЗ-21106. Эта машина предназначалась для участия в Чемпионате мира по ралли и была совместным проектом АвтоВАЗа и фирмы «Мега-Лада».

На концепт-каре «Желтая акула», демонстрировавшемся на выставке МИМС-96, был установлен двигатель «Мега-Лада Мотор-спорт», выполненный на основе «восемьдесят третьего» блока. На серийных машинах (выпускались мелкими партиями до 2000 года) устанавливали двигатели «Опель С20XE» (Opel C20XE), которые в сборе с КП привозили с британского завода «Воксхолл» (Vauxhall). Это был 2-литровый 16-клапанный мотор с коваными коленвалом и шатунами. Для охлаждения моторного масла был предусмотрен отдельный радиатор. Силовой агрегат «Опель С20XE» разгонял отечественную «десятку» до первой сотни всего за 9 секунд! Максимальная скорость превышала 200 км/ч.

Естественно, обычная «десятка» конструктивно не была готова к такой мощности, поэтому машину пришлось дорабатывать.

Салон переднеприводного автомобиля ВАЗ-2110. 1995 год.

23-миллионный по счету автомобиль «Лада-110» сходит с конвейера ВАЗа в Тольятти. 2005 год.

Автомобиль ВАЗ-21106. Современная фотография.

Фрагмент автомобиля «Лада-21109». Современная фотография.

Этим и занималась компания «Мега-Лада». В первую очередь дорабатывали тормоза – вместо задних алюминиевых барабанов ставили современные дисковые тормозные механизмы. Вместо отечественных стоек устанавливали спортивные амортизаторы «Кони» (Koni). Появился гидроусилитель фирмы ZF. За доплату устанавливали кондиционер и спортивные ковшеобразные сиденья. Также модель оснащалась коваными колесами, которые были легче и прочнее не только стальных, но и любых литых дисков.

Заменой штатных узлов и агрегатов дело не ограничивалось. Ведь сам кузов «десятки» имел довольно слабую жесткость. Усилить данный показатель удалось за счет применения оригинального подрамника. Внешне кузов ВАЗ-21106 отличается от ВАЗ-2110 задними и передними крыльями с расширенными колесными арками. В фирме «Арсенал-авто» на этот автомобиль устанавливали внешний пластиковый обвес. Впоследствии такой обвес под названием «Нола» по желанию клиентов стали устанавливать и на обычные «десятки».

В 1999 году дизайн автомобиля был заменен на более практичный. Была изменена форма бамперов, удалены пластиковые накладки на дверях и капоте, появился спойлер. По словам производителя, это уменьшило

Lada Amadeo 500

Стоит отметить, что «Консул» не был первой попыткой создания лимузина на базе вазовской модели. Еще в 1994 году в Тольятти на студии автомобильного дизайна «Мастер-дизайн» был создан автомобиль Lada Amadeo 500 на основе кузова ВАЗ-21099 со вставкой посередине шириной 500 мм.

Легковой автомобиль ВАЗ-21106 на Международном автомобильном салоне «Автосалон-96». 1996 год.

Автомобиль «Лада-Премьер» в музее прототипов «АвтоВАЗ» в Тольятти. Современная фотография.

уровень шума в салоне автомобиля при движении со скоростью выше 200 км/ч. Вместо мотора «Опель C20XE» стали устанавливать «Опель C20SEL» мощностью всего 135 л. с., применяли недорогие амортизаторы и не очень эффективные тормоза. В таком виде ВАЗ-21106 выпускался до 2003 года. В общей сложности было выпущено около 2 тыс. автомобилей ВАЗ-21106.

Стоит отметить, что наряду с «заряженными» четырехдверными седанами в начале 2000-х годов было выпущено 150 двухдверных седанов-купе.

«Премьер» и «Консул»

Модель ВАЗ-21108 «Премьер» представляет собой «десятку» с увеличенной на 175 мм колесной базой и увеличенной задней дверью, что облегчало посадку и высадку пассажиров.

Этот автомобиль производился малыми сериями тольяттинской фирмой «Супер-Авто» совместно с АвтоВАЗом с 1995-го по 2007 год. Сборка проводилась только под заказ, вручную и очень качественно. Кузов изготавливался не из разрезанных кузовов «десятки», а собирался с применением полностью оригинального комплекта запчастей. При его проектировании были приняты и некоторые меры по повышению жесткости.

ВАЗ 21109 «Консул» был разработан специалистами одноименной компании «Лада-Консул». Четырехместный лимузин, который впервые был представлен в 1996 году на Московском автосалоне, является удлиненной на 700 мм версией обычной «десятки». Общая длина машины увеличилась до 4,91 м. Изменение размеров повлекло за собой дополнительное усиление кузова, применение иных пружин и более жестких амортизаторов в подвеске. Этот довольно нелепый автомобиль – иначе и не назовешь лимузин на основе автомобиля малого класса – выпускался малыми сериями с 1997-го по 2006 год на одном из дочерних предприятий АвтоВАЗа «Лада-Консул». Модель была дорогим удовольствием для автомобильных гурманов в 1990-е годы. Несмотря на большую длину, салон вмещал только четырех человек. На ВАЗ-21109 был установлен 16-клапанный мотор ВАЗ-21120 объемом 1,5 л и мощностью 100 л. с. Автомобиль имел 14-дюймовые диски из легкого сплава, АБС и подушки безопасности. Внутри салона была установлена перегородка между передним и задним пассажирскими отсеками, присутствовали персональные откидные столики для задних пассажиров. Посередине салона находились бар с холодильником, мини-телевизор и видеомагнитофон. В отделке интерьера использовались панели из дерева и кожа. Над пассажирским салоном размещался люк в крыше. Точное количество изготовленных «Консулов» неизвестно.

Автомобиль «Лада-110» в гонке WTCC в Японии. 2008 год.

Британский грузовик «Бедфорд»

За годы Великой Отечественной войны из США и Великобритании в СССР по программе ленд-лиза было поставлено около 435 тыс. легковых и грузовых автомобилей. Американские машины – «Виллис», «Додж», «Студебеккер» – достаточно хорошо известны, а вот про английские автомобили мало кто знает. И это не удивительно – ведь, по сравнению с американцами, англичане поставили нам совсем немного: всего около 7 тыс. автомобилей.

Грузовик «Куин Мэри», или «Королева Мария», в музее. Лондон. 2008 год.

Важно, что английские поставки пришлись на начальный период войны. С 22 июня по 31 декабря 1941 года Красная армия потеряла 159 тыс. автомобилей и остро нуждалась в пополнении автопарка. Отечественные заводы смогли дать армии во втором полугодии 1941 года всего 46,1 тыс. автомашин, поэтому каждая машина была на счету.

Какими они были

В СССР в основном поставлялись легкие грузовики грузоподъемностью от 30 ц до 3 т (один британский центнер (cwt) равен 50,6 кг, 30 ц – 1,5 т). К ним относились автомобили «Остин» К30, К2 и К3 с колесной формулой 4 × 2 и грузоподъемностью 1,5, 2 и 3 т соответственно. Эти машины имели одинаковые 60-сильные карбюраторные двигатели, коробки передач, мосты и колеса, а отличались главным образом колесной базой. «Остины» раннего выпуска оснащались открытой

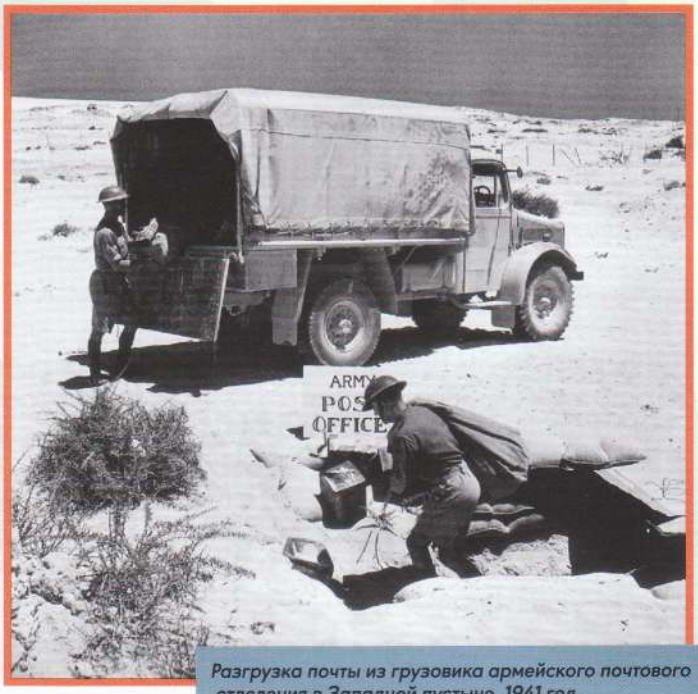
Грузовик «Бедфорд OXD». Современная фотография.

кабиной с брезентовым верхом, позднего – металлической, коммерческого типа.

На 3-тонном грузовике «Альбион BY-3N» с колесной формулой 6 × 4 в основном монтировались кузова-фургоны различного назначения.

Единственным английским полноприводным 1,5-тонным автомобилем, поступившим в Красную армию, был «Форд WOT8». Этот грузовик представлял собой версию 3-тонного «Форд WOT6» с укороченной колесной базой. Машина имела цельнометаллическую бескапотную кабину и оснащалась 8-цилиндровым V-образным бензиновым мотором мощностью 85 л. с.

Большинство машин упомянутых марок выпускались в довольно ограниченных количествах. Грузовиков «Форд WOT8», например, было изготовлено всего 2,5 тыс. Большими, по английским меркам тех лет, сериями выпускались «Остины K2» (27,8 тыс) и «Остины K3» (17 тыс.).



Разгрузка почты из грузовика армейского почтового отделения в Западной пустыне. 1941 год.

Самые массовые

Однако самым массовым британским легким грузовиком был «Бедфорд». Две модели – 1,5-тонный «Бедфорд OXD» и 3-тонный «Бедфорд OYD» (его выпустили 72,385 тыс. экземпляров) – поставлялись и в Советский Союз.

Эти грузовые автомобили предназначались для перевозки людей и грузов. Они имели двухместную металлическую закрытую кабину и металлическую же грузовую платформу с деревянным откидным задним бортом, покрытую тентом. На обоих грузовиках устанавливались одинаковые 6-цилиндровые четырехтактные карбюраторные верхнеклапанные рядные двигатели «Бедфорд» мощностью 72 л. с. при 3000 об/мин и объемом 3919 см^3. Топливо подавалось диафрагменным насосом из двух баков общей емкостью 110 и 145 л (соответственно у OXD и у OYD), располагавшихся под кузовом по обеим сторонам рамы. Карбюратор «Солекс 35RZFJ» опрокинутого типа оснащался регулятором максимальных оборотов и пусковым устройством для двигателя в холодное время года.

Смазка двигателя была смешанной – под давлением и разбрызгиванием. Охлаждение водяное, с принудительной циркуляцией от центробежного насоса, смонтированного на одном валу

Грузовик британской железной дороги серии «Бедфорд OYD».

вместе с четырехлопастным вентилятором. Радиатор трубчатого типа. Для быстрого прогрева рабочей смеси в выхлопном коллекторе находился термостат, регулировавший подогрев всасывающего коллектора. На некоторых автомобилях, кроме того, имелся термостат и в системе охлаждения.

Сцепление однодисковое, сухое. Коробка передач механическая, четырехскоростная (4+1). На коробке передач имелся компрессор для накачивания шин. Крутящий момент на задний ведущий мост у грузовика «Бедфорд OXD» передавался карданным валом с универсальными шарнирами «Спейсер» на игольчатых подшипниках. У варианта «Бедфорд OYD» – два карданных вала.

Задний мост имел главную передачу из двух конических шестерен и конический дифференциал; полуоси полностью разгруженного типа; передний мост – управляемый, обычной конструкции. Рессоры продольные, полуэллиптические. Рулевое управление располагалось с правой стороны автомобиля.

Обе машины оснащались колодочными тормозами с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем. Шины всех колес односкатные, камерные, с развитыми грунтозацепами так называемого тяжелого образца размером 10,50-16». Колея передних колес составляла 1600 мм, задних – 1588 мм, база – 2820 мм (OXD) и 3988 мм (OYD). Все машины комплектовались цепями противоскольжения.

Автомобили модели «Бедфорд OYD» в задней части рамы имели буксирный крюк на специальной поперечной рессоре.

Полная масса автомобилей «Бедфорд OXD» и «Бедфорд OYD» без груза составляла 2850 и 3210 кг соответственно.

«Бедфорды» имели совершенную для своего времени конструкцию. Они выпускались не только в варианте бортового грузовика, но и в вариантах автоцистерны, санитарном, подвижной мастерской, штабного фургона и многих других – вплоть до машины для перевозки лошадей. Грузовые автомобили «Бедфорд OYD» были популярными и состояли на вооружении автомобильных частей британской армии еще много лет после окончания Второй мировой войны.

Грузовики «Бедфорд» и «Королева Мария» на пути к военной базе возле Сук-эль-Хемиса в Тунисе. 1939–1943 годы.

Версия WD

Английские автомобили, в отличие от советских, представляли собой армейскую версию WD (War Departament – Военный департамент), то есть были оборудованы в соответствии с требованиями военного времени. Кроме того, все британские автомашины, в том числе неполноприводные, оснащались односкатными задними колесами, что существенно повышало их проходимость.

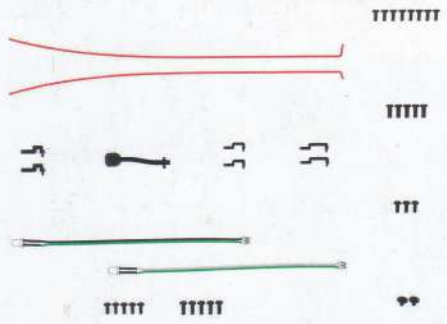
Британские парашютные войска задерживают «вражеский» грузовик «Бедфорд OYD» во время учений «Бампер». 2 октября 1941 года.

Грузовик «Бедфорд OXD» с кузовом GS. 2010 год.

В НОМЕРЕ 80

- УСТАНОВКА ПАНЕЛИ ВНУТРЕННЕГО ПОЛА
- СОВЕТСКИЙ ПРЕСТИЖ – ЗИМ (ГАЗ-12)

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВАЯ ПРУЖИНА КРЫШКИ БАГАЖНИКА
- ПРАВАЯ ПРУЖИНА КРЫШКИ БАГАЖНИКА
- КРОНШТЕЙНЫ
- ПЕДАЛЬ ТОРМОЗА
- КОРОТКИЕ ЗАЖИМЫ
- ДЛИННЫЕ ЗАЖИМЫ
- КАБЕЛЬ ЛЕВОЙ ФАРЫ
- КАБЕЛЬ ПРАВОЙ ФАРЫ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служит для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!